Deutscher Bundestag **Drucksache 17/4959**

17. Wahlperiode 25. 02. 2011

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Daniela Wagner, Bettina Herlitzius, Stephan Kühn, Cornelia Behm, Ulrike Höfken, Ingrid Nestle, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Verkehrslärmschutz an Bundesstraßen

Umgebungslärm kann bei den Betroffenen erhebliche gesundheitliche Einschränkungen mit sich bringen und erhöht das Risiko von Herz-Kreislauf-Erkrankungen und anderer lebensbedrohlichen Krankheiten nachweislich. Auch wirkt sich dauerhafte Lärmbelastung auf den Wert von Grundstücken sowie Immobilien aus und beeinflusst die Lebensqualität der Betroffenen maßgeblich negativ. Besonders Straßenverkehrslärm steht hier im Fokus, da der Verkehr quantitativ stark zunimmt und somit auch die Anzahl der von Verkehrslärm belasteten Bürgerinnen und Bürger. Das von der Bundesregierung 2007 verabschiedete Nationale Verkehrslärmschutzpaket II sieht eine Herabsetzung der Auslösewerte für eine Lärmsanierung um 3 dB(A) an Bundesfernstraßen bzw. die Angleichung der Grenzwerte für Straßen des Bestandes an die wesentlich strengeren Vorsorgegrenzwerte für Aus- und Neubaumaßnahmen vor. Für die Lärmvorsorge nach der Verkehrslärmschutzverordnung liegen die Immissionsgrenzwerte für reine und allgemeine Wohngebiete mit 59/49 dB(A) tags/nachts um 11 dB(A) niedriger als die entsprechenden, auf haushaltsrechtlicher Grundlage beruhenden Auslösewerte für die Lärmsanierung.

Bei der Europäischen Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm wurden leider keine gesetzlichen Vorgaben für einheitliche Auslösewerte festgeschrieben. Die Entscheidung wurde den Mitgliedstaaten überlassen. Im Vermittlungsverfahren zwischen Bund und Ländern bei der Umsetzung der Richtlinie in nationales Recht konnte keine Einigung über Auslösewerte erzielt werden. Somit ist die Möglichkeit vertan worden, Bürgerinnen und Bürgern Rechtssicherheit in Bezug auf einen effektiven Schutz vor Umgebungslärm zu gewähren. Die in der Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen (VLärmSchR 97) existierenden Grenzwerte legen zwar den Auslösewert für eine Lärmsanierung fest, diese Maßnahmen stehen aber immer unter einem Finanzierungsvorbehalt und müssen daher als freiwillige Maßnahmen des Baulastträgers betrachtet werden. Im Nationalen Verkehrslärmschutzpaket II von August 2009 war erneut angekündigt worden, in einem ersten Schritt die Sanierungsgrenzwerte um 3 dB(A) zu senken und dafür die haushaltsrechtlichen Voraussetzungen zu schaffen. Dies bedeutet entsprechende Investitionen von bis zu 1,5 Mrd. Euro. Die Absenkung der Auslösegrenzwerte für Lärmsanierung an Bundesfernstraßen ist mit dem Haushalt 2010 beschlossen worden. Die Differenz zwischen den Grenzwerten der Lärmvorsorge und den Auslösewerten bei der Lärmsanierung beträgt jedoch noch immer 8 dB(A).

Aufgrund der verschiedenen Immissionswerte und Lärmberechnungsmethoden ist es bei Um- und Ausbauarbeiten an Bundesfernstraßen für die von Straßenverkehrslärm betroffenen Bürgerinnen und Bürger nicht nachvollziehbar, wann Immissionsgrenzwerte erreicht oder überschritten werden. Die komplizierten Berechnungsmethoden erschweren eine Einschätzung, ob sich die Leistungsfähigkeit einer Bundesfernstraße nach einem Umbau erhöht hat und damit Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen bestünden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass es gesetzlicher Regelungen bedarf, mittels derer die Bürgerinnen und Bürger ihr Recht auf Lärmschutz anhand verbindlicher Grenzwerte juristisch durchsetzen können (bitte mit Begründung)?
2. Wann ist mit solchen gesetzlichen Regelungen zu rechnen, und was unternimmt die Bundesregierung dafür, dass solche Regelungen geschaffen werden?
3. Warum existiert ein Unterschied von bis zu 8 dB(A) bei Auslösewerten, die Lärmschutzmaßnahmen rechtfertigen, zwischen Neu- und Ausbaustrecken und bei Strecken des Bestandes, und wie rechtfertigt die Bundesregierung diese offensichtliche Ungleichbehandlung in Zusammenhang mit dem Schutz der Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger?
4. Welche in der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 16/12971, Antwort zu Frage 1, erwähnten aber nicht näher spezifizierten Gegebenheiten stehen einer einheitlichen Festlegung auf EU-Lärmgrenzwerte für eine Sanierung entgegen?
5. Wie viele Mittel wurden zum heutigen Zeitpunkt für Maßnahmen zur Lärmsanierung ausgegeben (bitte aufschlüsseln nach einzelnen Projekten nach Bundesländern und Jahren mit den jeweiligen Maßnahmen und Kosten)?
6. Wie viel Geld ist zum jetzigen Zeitpunkt bereits für zukünftige Maßnahmen zur Lärmsanierung verplant (bitte aufschlüsseln nach einzelnen Projekten nach Bundesländern mit den jeweiligen Maßnahmen und kalkulierten Kosten)?
7. Wie viele Mittel aus den beiden Konjunkturpaketen sind für zusätzliche Mittel für den Lärmschutz verplant bzw. schon ausgegeben worden (bitte aufschlüsseln nach einzelnen Projekten nach Bundesländern und Jahren mit den jeweiligen Maßnahmen und Kosten)?
8. Wie viele Lärm-Konflikt-Gebiete, bei denen die Immissionsgrenzwerte laut VLärmSchR 97 überschritten werden, gibt es an Bundesfernstraßen momentan (bitte aufschlüsseln nach einzelnen Gebieten und Bundesländern)?
9. Wie hoch ist der momentan bestehende Lärmschutz-Sanierungsbedarf an Bundesstraßen (bitte aufschlüsseln nach einzelnen Projekten und Bundesländer)?
10. Welches sind die Ballungsräume, Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken zu denen der Kommission der Europäischen Gemeinschaft laut Richtlinie 2002/49/EG bis zum 18. Juli 2008 Lärmkarten und Lärmaktionspläne übermittelt wurden?
11. Welche Umbaumaßnahmen werden seit Mitte 2009 an der Autobahn 5 (A 5) zwischen Straßenkilometer 501,45 und 518,5 durchgeführt (bitte aufschlüsseln nach einzelnen Maßnahmen und Kosten)?

12. Inwiefern stimmt die Bundesregierung mit der Bewertung überein, dass der Ausbau der Standspur als temporär nutzbare Lkw-Spur auf der A 5 zwischen Straßenkilometer 501,45 und 518,5 zu einer Steigerung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit der genannten Straße führt (bitte mit Begründung)?
13. Inwiefern stimmt die Bundesregierung mit der Bewertung überein, dass der Bau von Nothaltebuchten an der A 5 zwischen Straßenkilometer 501,45 und 518,5 einen erheblichen baulichen Eingriff darstellt, da diese Maßnahme eine notwendige Voraussetzung für die zukünftige temporäre Nutzung des Standstreifens als Lkw-Spur ist (bitte mit Begründung)?
14. Inwieweit geht die Bundesregierung davon aus, dass bei einem Anstieg der Verkehrsdichte (Bundestagsdrucksache 17/2031) Lärmschutzmaßnahmen westlich der A 5 zwischen der Anschlussstelle Weiterstadt und der Raststätte Gräfenhausen aufgrund der Erhöhung der Umgebungslärmwerte gebaut werden müssen?
15. Welche Erfahrungen liegen der Bundesregierung bezüglich Lärmschutzanlagen an Bundesfernstraßen vor, die mit Photovoltaikanlagen kombiniert sind?

Berlin, den 25. Februar 2011

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333